



Foto: stock.adobe.com

WO gibt's hier einen Abstellplatz?

Leerstehende Parkflächen kosten Geld und bieten zugleich unbeachtetes Potenzial. Wie neue Konzepte selbiges jetzt ausschöpfen wollen.

Autor: Susanne Prosser

Parkhaus-Betreiber kennen das Problem: Angebot und Nachfrage klaffen je nach Tages- oder Nachtzeit und ihrem Standort entsprechend immer wieder auseinander. In vielen Lagen gibt es auch in vielen Wohnhäusern zu viele Stellplätze, da die Stellplatzverordnung selbst bei einer geringeren Zahl an Autobesitzern derzeit (noch) keine Flexibilität zulässt. In Zeiten des Mobilitäts- und Klimawandels ändern immer mehr Menschen ihr Mobilitätsverhalten, und der Lack des Autos als Statussymbol blättert, auch angesichts des immer besser ausgebauten öffentlichen Verkehrs in den Ballungszentren. Demnach sind starre Verordnungen auch nicht mehr zeitgemäß. In Wien etwa muss derzeit pro 100 Quadratmeter Wohnfläche ein Stellplatz geschaffen werden, bis 2013 schrieb die Bauordnung noch einen Stellplatz pro Wohnung vor. „In Wien erscheint uns aktuell eine Reduktion der Stellplätze gegenüber der gesetzlich geforderten Anzahl als sinnvoll“, sagt Matthias Prichzi

von Goldbeck Parking. „Je nach Bezirk und Lage ist eine Reduktion um bis zu 50 Prozent denkbar.“ Er begründet das mit dem sehr guten öffentlichen Verkehr und mit anderen Mobilitätsangeboten der Stadt. „In jedem Fall sollten die Bauherren die Möglichkeit haben, bei jedem

In Wien muss derzeit pro 100 Quadratmeter Wohnfläche ein Stellplatz geschaffen werden.

Projekt spezifisch auf das Thema einzugehen und ergänzende Mobilitätsmaßnahmen verpflichtend mitzudenken. Dafür wären die gesetzlichen Parameter aber erst zu schaffen.“

Angebot und Nachfrage schwankt

Für den fließenden und ruhenden Verkehr stehen in Österreich sehr große Flächen zur Verfügung, doch grundsätzlich muss man zwischen Stadt und ländlichem Bereich unterscheiden. „In der Stadt stehen aktuell zu viele Stell-

plätze zur Verfügung, da die Auslastung teilweise gering ist“, so Prichzi. In den städtischen Ballungsräumen ist vor allem auch der Pendlerverkehr ein Thema: Manche kommen mit den Öffis in die Stadt, andere mit dem PKW. Insgesamt kommt täglich etwa eine Viertelmillion Pendler zu Bürozeiten nach Wien. Begegnungszonen und verkehrsberuhigende Maßnahmen sorgen dafür, dass es zu Verschiebungen des Parkplatzbedarfes kommt. Tatsache ist auch, dass die Vermittlung einzelner Stellflächen für Makler zum einen wenig lukrativ ist und zum anderen für alle Beteiligten einen hohen Verwaltungsaufwand erfordert. Das führt dazu, dass viele Stellplätze in der Dauervermietung Ladenhüter bleiben.

Das Parkhaus als Logistik-Hub

Was also tun mit den temporär leerstehenden Flächen? Eine Variante ist, diese als Logistik-Hubs zu nutzen. „Die gut erreichbaren Bereiche einer Garage sind dafür optimal geeignet“, sagt Matthias



Sinnvoll ist es, bei Neubauprojekten bereits Flächen in den Garagen für Logistik-Hubs einzuplanen.

Prichzi. „Die ‚letzte Meile‘ kann hier beginnen.“ Sinnvoll sei es, bei Neubauprojekten bereits Flächen in den Garagen für Logistik-Hubs einzuplanen, etwa in Form einer Ausstattung mit Zustellboxen, womöglich auch gekühlt. Für die Nachnutzung sind vor allem baurechtliche Parameter zu prüfen, denn ein Parkplatz muss immer ein Parkplatz bleiben. Auch die Sicherheitsbestimmungen, wie etwa im Brandschutz, müssen eingehalten werden. Prichzi: „Wir denken vor allem an Flächen für ergänzende Mobilitätsleistungen, wie Verleihstationen für Sharing-Dinge des täglichen Lebens z.B. für Trolleys, Radanhänger, Spaten und Scheibtruhen für Urban Gardening oder lange Leitern usw.“

Pilotprojekt in Stuttgart

In Stuttgart wird ein derartiges Pilotprojekt bereits umgesetzt: Im Verbundprojekt „Park_up“ arbeitet das Fraunhofer

Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation gemeinsam mit Projektpartnern an Lösungsstrategien. Dabei sollen digitale Nutzungskonzepte entwickelt werden, die urbane Verkehrs- und Logistikflüsse verbessern und damit Bürger und Umwelt entlasten. Die Mission: Sowohl für Autofahrer als auch für Logistik-

Nicht jedes Parkhaus ist für den Logistikbetrieb geeignet.

unternehmen sollen freie Stellplätze in Parkhäusern an Attraktivität gewinnen und effizienter genutzt werden. Neben der Logistik ist das Ziel, ein parkhausübergreifendes Mobilitätsmanagement zu gestalten. „Zu bedenken ist, dass nicht jedes Parkhaus für den Logistikbetrieb geeignet ist“, sagt Bernd Bienzeisler, Leiter des Teams Urban Delivery Systems beim Fraunhofer Institut, der gemein-

sam mit Projektpartnern „Park_Up“ umsetzt. „Entscheidend ist einerseits die Lage, andererseits auch Parameter wie die Rampenanordnung oder auch die Zufahrtsmöglichkeiten.“

Anzudenken sei, inwiefern bei Neubauten von Parkhäusern und Wohnungen diese Kriterien bereits berücksichtigt werden können. „Oft werden zum Beispiel ein oder zwei große Lastenaufzüge gebraucht, um die Ware lagern und umsortieren zu können“, sagt Bienzeisler. „Für Logistik-Hubs einer modernen City-Logistik müssen auch andere Lösungen angedacht werden, zum Beispiel leerstehende Retailflächen, die angepasst werden.“

Freie Parkplätze via App

In Österreich hat sich ein Grazer Start-Up dieses Themas angenommen: Die App Payuca bietet Immobilieneigentümern die Möglichkeit, leerstehende Parkplätze

via Smartphone zu verwerten. „Wir staten Garagen mit zusätzlichen Zutrittsystemen aus und branden die Garage“, sagt Dominik Wegmayer, Managing Partner bei Payuca. „Somit ist die Payuca-Garage im Straßenbild erkennbar und der Kunde kann damit einen leeren Parkplatz finden.“

Diesen kann er im Vorfeld über die Payuca-App ausfindig machen und reservieren. Als registrierter Nutzer hat er zuvor bereits sein Prepaid-Guthaben aufgeladen, für das er sofort nach Bezahlung eine buchhaltungstaugliche Rechnung erhält. Wo auch immer sich der Nutzer gerade befindet, kann er mittels Standort und Kartenansicht aktuell freie Parkplätze in der Umgebung orten. „Es gibt ebenso die Möglichkeit, einen Parkplatz vorab für bis zu drei Stunden zu reservieren“, sagt Wegmayer weiter. Über Bluetooth via Smart-

phone oder auch über einen Funksender kann er direkt am Garagentor das Check-in und Check-out durchführen. „Dabei muss er nicht einmal das Fenster öffnen.“ Derzeit hat Payuca Verträge mit 55 Garagen, knapp über 10.000 Nutzer sind bei der App schon registriert. Künftig werde man vor allem den B2B-Bereich weiter ausbauen, zum Beispiel in Form von Gesamtkontingenten für Unternehmen oder für die Hotellerie. Ebenso sollen namhafte Mobilitätsanbieter als Drittanbieter eingebunden werden. „Im Frühjahr 2020 wird es auch möglich sein, Payuca als einheitliches Zutrittssystem Unterputz für alle Garagenmieter zu installieren“, sagt Wegmayer.

Ticketlos und smart: Auslastung bis zu 135 Prozent

Auch Arivo hat eine ticketlose Smart-Parking-Plattform mittels Kenn-

zeichen-Erkennung entwickelt, die es ermöglicht, Parkplätze jedenfalls mit einer realistischen Auslastung von 130 bis 135 Prozent zu vergeben. „Die Frage ist, wie nutze ich den Parkraum effizient“, sagt Dominik Wieser, Co-Founder von Arivo. „Denn auch Dauerparker nutzen ihren Stellplatz nicht rund um die Uhr.“

In der Arivo-Software werde ersichtlich, wie eine Garage mit ihren Stellplätzen tatsächlich genutzt wird. „Aus der Erkenntnis, wo und wann es Lücken gibt und wie diese gefüllt werden können, ergibt sich je nach Nutzung und standortabhängig ein angemessener Verkauf.“ Tatsache ist: Die Garage der Zukunft wird nicht die klassische Garage bleiben. Neben Waschanlagen, E-Tankstellen und Waschanlagen werden sie zunehmend zu Partnern der Zustelldienste werden. ●